

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Maritimer Standort Rostock

TRADITIONSREICH Seit der Gründung 1850 ist die Neptun Werft eine Konstante des Schiffbaus an der Warnow ■ **SEITE 4**

SCHWERLASTIG Euroports Germany hievt riesige Baukomponenten für Windparks über die Kaikante ■ **SEITE 6**



Foto: Thomas Schwandt

Hingucker bei jeder Hafenrundfahrt: der 1600-Tonnen-Schwerlastkran des Liebherr-Werkes im Überseehafen

Starker Schwergut-Cluster

Wirtschaftszentrum an der Warnow im Fokus von Offshore-Industrie und Marine

Aus der Nähe bei einer Hafenrundfahrt ist der 1600-Tonnen-Kran des Liebherr-Werkes im Überseehafen Rostock ein bestaunter Gigant. Er steht für eine Entwicklung vor Ort, die seit einiger Zeit durch ein Cluster im Schwerlastbereich geprägt wird.

Mit dem Ausbau der Windenergie zu Land und auf See geriet auch der Hafenstandort Rostock in den Sog dieses

Booms. Neben Kranbauer Liebherr und Großrohrhersteller EEW, die sich ansiedelten, haben der Hafen und andere etablierte Betriebe der maritimen Branche die Marktchancen erkannt und adäquat Geschäftsfelder etwa in der Schwerlastlogistik erschlossen. Die Neptun Werft will künftig Konverter-Plattformen für Offshore-Windparks bauen. Netzbetreiber

50Hertz, bereits an der Warnow aktiv, plant für 90 Millionen Euro den Bau eines Offshore-Kompetenzzentrums.

Clusterbildung auch im Marinesektor: Das Marinearsenal Warnowwerft kooperiert mit der Werft Tamsen Maritim am anderen Warnowufer, der Stützpunkt Hohe Düne ist in Sichtweite. Beste Aussichten also für den maritimen Standort Rostock. ■ **schw**

ANZEIGE



**Navigating a
Greener Future:
Smart Solutions for
Sustainable Shipping**



Initiatives such as FuelEU Maritime and the integration of the sector into the EU Emissions Trading System are setting clear signs for a greener future for the maritime industry. These regulations require innovation, but also open up opportunities to reduce the industry's GHG footprint.

We offer solutions that not only support CII and GHG reporting requirements, but also combine efficiency and sustainability in ship operation.

www.aquametro-oil-marine.com

Sicherheits- und Energiepolitik greifen ins Hafengeschäft

Im Wandel beweist der Überseehafen seit 65 Jahren Kontinuität und Leistungskraft

Im Jubiläumsjahr 2025 hat die Rostock Port GmbH die 65-jährige Geschichte des Überseehafens Rostock mit drei großen „W“ für „Wachstum, Wandel und Weitsicht“ überschrieben. Am 30. April 1960 war am Breitling auf der Ostseite der Warnow der neu gebaute Hafen in Betrieb gegangen. Seither hat Deutschlands größter Universalhafen an der Ostseeküste eine erfolgreiche wie wechselvolle Entwicklung hingelegt. Diese wurde geprägt vom steten Kampf um Marktanteile im internationalen Seegüterumschlag, aber auch von sich drastisch verändernden gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen.

Auf dem Weg vom einstigen „Tor zur Welt“ der DDR hin zur leistungsstarken Verkehrsdrehscheibe im südlichen Ostseeraum schaffte es der Hafen immer wieder, neue Herausforderungen anzunehmen und sich entsprechend neu zu positionieren. So gelang es, nach einem Umschlagrekord von 21 Millionen Tonnen im vorletzten Jahr der DDR 1989, in den folgenden Jahrzehnten verlustreiche Zäsuren wie den Umstieg in die Marktwirtschaft und die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 zu meistern und den Hafen im Jahr 2023 zu einem neuen Rekordergebnis von rund 31 Millionen Tonnen umgeschlagener Güter zu führen.

Unversehens geriet der Überseehafen vor über drei Jahren erneut in eine Phase eines ungeplanten Umbruchs. Mit Beginn der Aggression Russlands in der Ukraine rückten in Deutschland vor allem energie- und sicherheitspolitische Fragen in den Fokus und in einen anderen Kontext. Es folgten eine radikale Abkehr von Erdöl- und Erdgaslieferungen aus Russland und eine Kehrtwende in punkto Landesverteidigung und Wehrhaftigkeit. Mit der Konsequenz, dass Seehäfen wie Rostock plötzlich im Zentrum eines übergeordneten staatlichen Interesses standen.



Foto: Thomas Schwandt

Seit der Aggression Russlands in der Ukraine ist der deutsche Ölimport über Rostock stark angestiegen



Foto: Rostock Port/nordlicht

Mit der aktuellen Verlängerung der fünf unter den zwei Portalkranen verlaufenden Gleise auf je 680 Meter wird die Kapazität des KV-Terminals deutlich erhöht. Derzeit werden wöchentlich 48 KV-Züge abgefertigt

Im Jahr 2023 gelang dem Überseehafen Rostock mit rund 31 Millionen Tonnen ein Umschlagrekord

Die Geschäftsführer von Rostock Port, Gernot Tesch und Jens A. Scharner, erinnern sich noch gut, dass geplante Investments „in die Schublade wanderten“. Zum Beispiel die Vertiefung des Fahrwassers am Getreideterminale. Damit sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, um nach der jüngsten Seekanalvertiefung auf 16,5 Meter den größten in der Ostsee verkehrenden Getreidefrachtern die Zufahrt in den Überseehafen zu ermöglichen. Die Prioritäten änderten sich. Da der Ölhafen in Rostock über ei-

nen Pipeline-Anschluss zum Erdölverarbeitungsbetrieb PCK Schwedt verfügt, verlagerte sich der deutsche Rohölimport von der Festlandtrasse auf den Seeweg. Adäquat schnellte die umgeschlagene Rohölmenge von jährlich einigen hunderttausend Tonnen auf jährlich rund sechs Millionen Tonnen in die Höhe. Um diesen Versorgungsweg zukunftsfest zu machen, wurde entschieden, zunächst den Liegeplatz 5 im Ölhafen in der Wassertiefe auf das Seekanalniveau zu bringen. Laut Geschäftsführer Scharner sind



Die geplante Vertiefung am Getreideterminal ist zugunsten des Liegeplatzes 5 im Ölhafen vorerst zurückgestellt



Von EEW Special Pipe Constructions im Hafen produzierte Monopiles werden regelmäßig in alle Welt verschifft

Foto: Thomas Schwandt

Foto: Thomas Schwandt

die erforderlichen Genehmigungsverfahren auf den Weg gebracht: „Der Baubeginn ist für das Jahr 2026 vorgesehen.“

Neuen Anforderungen sieht sich der Hafen auch auf sicherheitspolitischem Parkett gegenüber. Als kritische Infrastruktur bereits seit längerem auf dem Zettel von Verteidigungsstrategen, erfahren einige deutsche Seehäfen gegenwärtig eine Neu-

bewertung, wie vorhandene Umschlagkapazitäten und die Hafeninfrastuktur auch in militärisch-operative Planungen eingebunden werden können. Erste Logistik-Übungen von Bundeswehr und Nato-Einheiten wie die Verladung von Militärgerät auf einen RoRo-Frachter gab es im Überseehafen bereits 2024. Anfang Juni 2025 starteten unter anderem von Rostock aus

Kriegsschiffe zum jährlichen Nato-Manöver „Baltic Operations“ in der Ostsee. Jens A. Scharner zeigt sich überzeugt, dass „die Anforderungen in diesem Bereich weiter steigen werden“. Der Hafen ist mit seinen vielfältigen Fähigkeiten und geografischen Vorteilen prädestiniert als Logistkdreh-scheibe für Militärtransporte. Wie das Zusammenwirken des Überseehafens mit dem mili-

tärischen Sektor, aber auch in diesem Fall mit der Bahn künftig funktionieren und qualifiziert werden kann, darüber sei man mit den Beteiligten derzeit im Dialog. Welchen Umfang können nichtzivile Verkehre annehmen? Welche zusätzlichen Kapazitäten wären dazu notwendig? Welche Kommunikationskanäle müssen eingerichtet werden? Was ist an erweiterten Sicherheitsbelangen zu klären?

Diese Fragen sind nach Ansicht von Geschäftsführer Gernot Tesch unbedingt zu klären. Da es sich bei militärischen Transporten nicht um regelmäßige Verkehre handelt, müsse der Hafen diese zusätzlich „aufnehmen“. Dies sei realisierbar, bedarf aber einer guten koordinierten Abstimmung. „Entscheidend ist ein ganzheitlicher Blick auf diese Aufgabe.“ Vieles an vorhandener Hafeninfrastuktur könne genutzt werden, manches wie die RoRo-Verladung müsste eventuell angepasst werden.

Der Hafenmanager gibt aber auch zu bedenken, dass unter sicherheitspolitischem Aspekt das Funktionieren des normalen Hafenbetriebes ebenso auf hohem Niveau zu gewährleisten ist. Die Güterströme nach Skandinavien über Rostock sind für die Versorgung der nordeuropäischen Länder mit vielen lebenswichtigen Gütern von immenser Bedeutung.

Die jüngsten Halbjahresergebnisse 2025 von Rostock Port belegen, dass den Überseehafen trotz eines aktuell unsicheren wirtschaftlichen und geopolitischen Umfeldes und daraus abgeleiteter neuer Aufgaben eine stabile Kontinuität auszeichnet. Mit 15,7 Millionen Tonnen umschlagener Güter in einem breiten Gutartenmix wurde das Ergebnis der ersten sechs Monate 2024 um 600.000 Tonnen übertroffen. Die zweitbeste Halbjahresbilanz in der 65-jährigen Hafengeschichte. ■ *schw*

ANZEIGE



- Befrachtung (Binnen-/Küsten-/ Tank-/ See-/ Großschifffahrt) & Reederei
- Klarierung (Hafenagentur)
- Umschlag & Lager
- Zolldienstleistung
- Schwerlast- & Projektlogistik
- Laderaum- & Ladungskontrolle

Schifffahrt und Logistik von A – Z

Bremen · Hamburg · Brunsbüttel · Rendsburg · Kiel · Wismar · Rostock
Stralsund · Wolgast · Mukran · Riga · Liepaja · Ventspils

AHLMANN-ZERSSEN GMBH · Ost-West-Str. 12 · 18147 Rostock / Germany
Telefon: +49(0)381-67333-33 · rostock@ahlmann-zerssen.de · www.ahlmann-zerssen.com



Neptun punktet mit breitem Portfolio

Rostocker Werft behauptet sich mit Diversität und Flexibilität im harten Wettbewerb



Foto: Neptun Werft

Seit 175 Jahren zählt die Rostocker Neptun Werft zu den konstanten Größen der maritimen Wirtschaft an der Warnow

Der traditionsreiche Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern befindet sich im Umbruch. Nach der Insolvenz der Schiffbaugruppe MV Werften im Jahr 2022 sortiert sich die Branche, die als industrieller Kern des Landes gilt, neu. An den einstigen MV-Werften-Standorten in Wismar, Warnemünde und Stralsund ist es gelungen, die Schiffbaukapazitäten zu erhalten und einer neuen Nutzung zuzuführen. In Wismar wird das Unternehmen TKMS (vormals thyssenkrupp Marine Systems) künftig U-Boote und Fregatten bauen, in Warnemünde ist das Marinearsenal Warnowwerft jetzt Reparaturstützpunkt der Deutschen Marine und in Stralsund firmiert der neue maritime Industrie- und Gewerbepark unter dem legendären Label Volkswerft.

Aber auch in den anderen größeren Schiffbaubetrieben im Nordosten, der Peene-Werft in Wolgast, der Werft Tamsen Maritim in Rostock-Gehlsdorf und der Neptun Werft in Warnemünde, stehen die Zeichen seit geraumer Zeit auf Wandel. Denn der nationale Schiffbau steht im harten Wettbewerb mit der asiatischen Werftindustrie, die den Weltmarkt dominiert. Mit der Fokussierung auf Marine- und Spezialschiffe sowie auf kleinere Einheiten für die Bereiche Behörden und Binnenschifffahrt sowie auf Produkte für Meerestechnik und Offshore-Industrie eröffnen sich für die Werften in MV neue Chancen und Perspektiven. Die Ros-

tocker Neptun Werft ist seit nunmehr 175 Jahren darin erprobt, historisch-politischen Stürmen und widrigen Marktbedingungen zu trotzen und sich im harten Wettbewerb zu behaupten. Im Jubiläumsjahr 2025 kann die Werft auf ein gut gefülltes Auftragsbuch verweisen. Beispielsweise wurde in diesem März das erste von insgesamt 18 Flusskreuzfahrtschiffen abgeliefert, die die Reederei Viking River Cruises in jüngster Zeit bei Neptun in Auftrag gegeben hat. Viking River Cruises ist ein langjähriger Kunde und hat bis dato rund 60 Flusskreuzliner auf der Rostocker Werft bauen lassen. „Mit den neuen Aufträgen sind wir bis 2028 ausgelas-

set“, sagt Stephan Schmees, der seit September 2024 Geschäftsführer der Neptun Werft ist. Das Unternehmen an der Warnow zählt in dieser speziellen Schiffbauparte seit Jahren zu den Marktführern.

Doch das Management weiß auch um die Begrenztheit des Marktpotenzials bei Flusskreuzfahrtschiffen. Daher wurde in den letzten fast drei Jahrzehnten, in denen der ostdeutsche Schiffbaubetrieb zur Meyer Werft in Papenburg gehört, das Produktportfolio offengehalten. Insbesondere für Spezialschiffe, darunter Gastanker und Fähren, sowie für komplett ausgerüstete Maschinenraum-Module, die arbeitsteilig für größere Kreuz-

IMPRESSUM

Sonderbeilage N° 10
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 149 vom 7. August 2025

DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:
Ralf Johanning (jh)

Redaktion: Thomas Schwandt (schw),
Behrend Oldenburg (bo)

Layout: Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (LtG)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753



Foto: Thomas Schwandt

Mit einem breiten Produktionsportfolio sichert die Neptun Werft eine gute Auslastung ihrer Kapazitäten

fahrtschiffe gefertigt und an die Werften in Papenburg und Turku geliefert wurden. Da die Nachfrage nach Neubauten im internationalen Kreuzschiff-fahrtsmarkt wieder angezo-gen hat, hält die Neptun Werft an der Option fest, in diesem Sektor auch künftig die eigen- en Kapazitäten auszulasten.

Die einschneidenden wirt- schafts- und sicherheitspo- litischen Veränderungen in jüngster Vergangenheit, vor- nehmlich verursacht durch die Energiekrise und den Krieg in der Ukraine, haben auch neue Geschäftschancen in den Fokus der Werft ge- rückt. So ist Neptun aktuell am Bau von zwei Betriebs- stoffversorgerschiffen für die Deutsche Marine beteiligt, in Arbeitsteilung mit der Meyer Werft und der bei diesem Projekt federführenden NVL Group (Naval Vessels Lürs- sen). Im Sommer vorigen Jahres lieferte Neptun das Maschinenraum-Modul für das neue Forschungsschiff „Mete- or IV“, das in Kooperation mit der Meyer Werft und der Fass- mer-Werft in Berne entsteht. Auftraggeber ist das Bundes- forschungsministerium.

In größeren Dimensionen abseits des klassischen Schiff- baus bewegt sich die Neptun Werft mit dem Vorhaben, am Standort in Warnemünde in naher Zukunft gewaltige Konverter-Plattformen für Off- shore-Windparks zu fertigen - bis zu 120 Meter lang, 90 Me-



Neptun wirkt am Bau von zwei Marine-Betriebsstoffversorgerschiffen mit

Foto: Thomas Schwandt



In der Sparte Flusskreuzfahrtschiffe zählt Neptun zu den Marktführern

Foto: Neptun Werft

175

Jahre umspannen die Geschichte der Neptun Werft. Über 1600 Schiffe wurden bisher gebaut

ter breit und 50 Meter hoch. Dazu plant die Werft, eine grö- ßere Fläche samt Hallen vom benachbarten Marinearsenal Warnowwerft längerfristig zu mieten. Für diese spezielle Produktion wurde mit dem belgischen Stahlbauer Smul- ders ein Gemeinschaftsunter- nehmen gegründet. Bei Nep- tun Smulders könnten bis zu 500 neue Jobs entstehen.

Da mit den politisch mar- kierten Ausbauzielen in der

Offshore-Windenergie - nach dem Willen des Bundes sol- len vor den deutschen Küsten bis 2035 Windparks mit ei- ner installierten Leistung von insgesamt 40 Gigawatt (GW) entstehen - ein erheblicher Bedarf an Konverter-Plattfor- men aufwächst, rechnet sich die Neptun-Chefetage gute Chancen aus, bei den näch- sten Auftrags-Ausschreibungen zum Zuge zu kommen.

Bis es damit so weit ist, sind die Werftarbeiter vor allem mit dem Bau der Viking-Fluss- kreuzfahrtschiffe beschäftigt. Bis Ende dieses Jahres sollen die ersten sechs Schiffe des Auftragspaketes von 18 Fluss- kreuzlinern abgeliefert sein. Neptun hat in den zurücklie- genden Jahren insbesondere mit Innovationen zur Redu- zierung von Schadstoffbelas- tungen auf die gewachsenen Ansprüche der Kunden an eine nachhaltige und saube- re Binnenschifffahrt reagiert. Zum Beispiel sind die neuen Schiffe mit einem Hybridsys- tem aus diesel-elektrischem Antrieb und einem Batterie- system ausgestattet. Damit werden Lastspitzen abgefän- gen und erheblich Treibstoff eingespart. Auch kommt an Bord moderne Technik zur Abgasnachreinigung zum Einsatz, sind die Betriebssysteme sehr energieeffizient ausgelegt und die Schiffe mit einer Kompaktanlage für die Abwasserbehandlung ausge- rüstet. ■ schw

ANZEIGE

EUROPORTS

Bringing essential goods to the world. Together.





Mit leistungsstarkem Umschlaggerät werden von Euroports Germany in Rostock Baukomponenten für On- und Offshore-Windparks verladen

Geschäftsführer Karsten Lentz von Euroports Germany freut es nicht nur aus wirtschaftlicher Perspektive, „als Hafenerbetrieb an einer entscheidenden Schnittstelle bei der Energietransformation hin zu erneuerbaren Energien mitzuwirken“. Er sieht diese Aufgabe auch im Einklang mit den eigenen Anstrengungen im Unternehmen, die betrieblichen Abläufe nachhaltiger und emissionsreduziert zu gestalten. Zum Beispiel hat Euroports Germany den Schadstoff-Ausstoß um knapp 15 Prozent im Vergleich zu 2021 gesenkt. Damit tragen die Rostocker wesentlich dazu bei, das Ziel der international agierenden Euroports-Gruppe zu erreichen, „bis zum Jahr 2030 die umschlagsbezogenen Treibhausgas-Emissionen um 40 Prozent zu drosseln“.

Foto: Euroports Germany

Straße alternativ mit Binnenfrachtern umschiffen

Euroports Germany strebt mit Partnern neue Lösungen im Schwerlasttransport an

Mit rund neun Millionen Tonnen ist im 1. Halbjahr 2025 ein Großteil der im Rostocker Überseehafen umgeschlagene Güter von Euroports Germany bewältigt worden. Das größte Umschlagunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern deckt mit seinen neun Tochterfirmen im Hafen die

gesamte Bandbreite der Gutararten ab, von RoRo-Ladung über Massen-, Schütt- und Flüssigut bis hin zum kombinierten Ladungsverkehr. In jüngerer Vergangenheit rückte indes der Umschlag von Schwerlast- und Projektladung stärker in den Fokus. Davon zeugen auf dem General Cargo Terminal

auf Pier II zwischengelagerte Rotorblätter von Windkraftanlagen, riesige Maschinenhäuser und Turmsegmente. Branchenfirmen wie Nordex, eno energy, Enercon und Siemens Gamesa nutzen den Überseehafen Rostock für den Ex- bzw. Import schwerlastiger Windkraft-Komponenten.



Zwei Liebherr-Hafenmobilkranen von Euroports Germany agieren bei Verladearbeiten auch im Tandem

Auf dem General Cargo Terminal bildet der Komponenten-Umschlag für die Windenergiebranche das Kerngeschäft. Dort werden in diesem Jahr laut Euroports unter anderem auch 140 Kabelspulen im Import für den Netzbetreiber 50Hertz umgeschlagen. Jede Spule im Durchmesser von vier Metern wiegt 50 Tonnen. Das Kabel ist für die See-Land-Verbindung eines Offshore-Windparkprojekts vorgesehen. Im nächsten Jahr folgen weitere 70 dieser Kabelspulen. Die komplexen Herausforderungen „für eine nachhaltige Energieversorgung und grüne Zukunft sind nur durch eine gute Koordination aller logistischen Prozesse zu meistern“, betont Geschäftsführer Lentz.

Während dieses Geschäft durch den politisch forcierten Bau von On- und Offshore-Windkraftanlagen eine gewisse Kontinuität erfährt, gestaltet sich der Umschlag von anderen Schwerlast- und Projektladungen eher sporadisch. Einen wesentlichen Grund hierfür sieht Martin Rotbarth, Vertriebsleiter bei Euroports Germany, „in einer problematischen Anhäufung von Genehmigungsverfahren und behördlichen Auflagen“

Foto: Euroports Germany

für Überlandtransporte von Schwerlasten. Zusätzlich beeinträchtigt werde die Suche nach den günstigsten Logistiklösungen durch den teilweise maroden Zustand von Brückenbauwerken. Beispielsweise muss der Hersteller großer Schiffspropeller, die Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG) aus Waren (Müritz), derzeit darauf verzichten, für die Ausfuhr seiner sperrigen Propeller den Rostocker Überseehafen zu nutzen. Eine sanierungsbedürftige Brücke auf der Autobahn A19 bei Linstow verhindert die Schwerlasttransporte.

Euroports und andere beteiligte Unternehmen wollen diesen unzulänglichen Status quo jedoch nicht untätig hinnehmen. „Wir suchen gemeinsam nach alternativen Lösungen“, sagt Vertriebsleiter Rotbarth. Seit Jahren gibt es die Idee, mit Hilfe der Binnenschifffahrt die Straße weitgehend zu meiden und die Transporte zudem umweltfreundlicher zu organisieren. „Hierzu müsste der Überseehafen auch von Binnenschiffen angesteuert werden können, doch die aktuelle Gesetzeslage lässt das nicht zu“, erläutert Rotbarth. Es ist nicht erlaubt, dass nur für die Flussfahrt klassifizierte Schiffe entlang der Ostseeküste zwischen Rostock und dem Elbe-Lübeck-Kanal bzw. im Osten der Oder verkehren. In einem jüngsten Schreiben an den neuen Bundesverkehrs-



Foto: Euroports Germany

Auf dem General Cargo Terminal werden Schwerlast-Baukomponenten von Windkraftanlagen zwischengelagert

minister Patrick Schnieder haben Euroports Germany sowie Rostock Port, der Kranhersteller Liebherr und der Windkraftanlagenbauer Nordex daraufhin gewirkt, die gesetzlichen Vorgaben anzupassen und eine derartige Logistikvariante an der Küste zu ermöglichen. Ein Projekt, das auch für den Transport von Getreide, Blechen und Baustoffen relevant sein könnte.

Vorrangig der Problematik von Genehmigungsverfahren und anderer bürokratischer Hürden widmet sich am 7./8. Oktober 2025 das 3.

Schwerlast-Symposium der Arbeitsgruppe „Rostock High & Heavy“. Der Gruppe gehören neben Euroports Germany unter anderem Rostock Port, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rostock Business und Liebherr-Rostock an. In diesem Jahr organisiert Euroports die Veranstaltung im Neptun Hotel in Warnemünde. „Vertreter aus der Logistikbranche, aus Hafenbetrieben und produzierenden Unternehmen sowie Politiker werden diskutieren, wie die Prozesse und Rahmenbedingungen in der Schwerlast-

Logistik effizienter gestaltet werden können“, blickt Vertriebsleiter Rotbarth voraus. Erste positive Erfahrungen gebe es bereits, wie durch eine engere Zusammenarbeit die Belange der Branche verbessert werden können. So hätten Expeditionen zuletzt häufiger berichtet, dass seit Gründung der bundeseigenen Autobahn GmbH vor rund sieben Jahren Genehmigungsanträge deutlich schneller bearbeitet werden. Was früher zuweilen Monate dauerte, würde inzwischen binnen weniger Wochen erledigt. ■ *schw*

ANZEIGE



Stützpunkt an der Ostsee

Schiffsreparatur | Schiffsneubau | GFK-Großbauteile | Konstruktion | Service

www.tamsen-maritim.de

Im breiten Gutartenmix des Rostocker Fracht- und Fischereihafens (RFH) entfällt seit vielen Jahren der Bärenanteil im Umschlaggeschäft auf Holz. So gingen im ersten Halbjahr 2025 insgesamt 235.000 Tonnen Rundholz und Holzhackschnitzel an der Warnow über die Kaikante bei einem Gesamtumschlag von 488.000 Tonnen Güter verschiedenster Art in den ersten sechs Monaten dieses Jahres.

Nach der Anlandung per Schiff wird das Rundholz auf modernen, lärmgedämpften Spezialwaggons gen Mitteldeutschland weitertransportiert. Langjähriger Kooperationspartner des RFH ist die Mercer Holz GmbH in Arneburg (Sachsen-Anhalt).

Für den umweltfreundlichen Holztransport per Bahn verfügt der RFH auf seinem Gelände über eigene Gleisanlagen von insgesamt acht Kilometer Länge und einen direkten Anschluss an das internationale Schienennetz. Die komfortable Hinterland-Anbindung birgt aber auch Störpotenzial für den Hafenerbetrieb - wenn nämlich auf dem hafennahen Gleisnetz der Deutschen Bahn umfangreiche Wartungs- und Sanierungsarbeiten durchgeführt werden und diese mit Streckensperrungen verbunden sind. Dann widerfährt es dem RFH, dass er teils über Wochen vom Bahngüterverkehr komplett abgekoppelt ist. In

Mit der Schiene die Öko-Bilanz weiter verbessern

Rostocker Fracht- und Fischereihafen modernisiert die hafeneigenen Gleisanlagen



Foto: Thomas Schwandt

Jährlich investiert der RFH hunderttausende Euro in die Gleiserneuerung

der Folge kann kein Zug den Hafen erreichen bzw. verlassen. In den zurückliegenden zwei Jahren kam es zu mehreren Vollsperrungen mit Einbußen im Holzumschlag.

Doch die Mitarbeiter der RFH-Hafenbahn machen aus den temporär ungünstigen Konstellationen eine Tugend: Sie nutzen die Ausfallzeiten, „um unsere eigenen Gleisanlagen und Weichen zu pflegen und instand zu halten“, sagt Andreas Stolle, Bereichsleiter Bahn im RFH. Seit geraumer Zeit investiert Rostocks zweit-

größter Hafen jährlich hunderttausende Euro in den Austausch von Gleisen, Schwellen und Weichen.

So wurden unter anderem zum Ende vorigen Jahres die Bahnübergänge Nr. 47 und 48 und die in dem Bereich parallel verlaufenden Gleise 10 und 11 auf Höhe des Lagergebäudes 404 an der Warnowpier komplett saniert. An den zwei Übergängen, die durch den Ladungsverkehr schwerer Lkw und Radlader stark belastet werden, sowie an insgesamt 100 Meter Gleisen sind die

alten Betonschwellen durch neue und größere ersetzt worden. Durch Verlegung in kürzerem Abstand erhöhte sich außerdem die Belastbarkeit der Gleise. Zusätzlich entfernten die Gleisarbeiter in dem Abschnitt zwei nicht mehr benötigte Weichen.

Ziel der aktuellen Gleissanierung ist es, den Bahnverkehr im Hafen auszubauen und so die Öko-Bilanz des Seeumschlagplatzes weiter zu verbessern. Mehr ankommende bzw. abgehende Güter auf dem Schienenweg zu transportieren, trägt dazu bei, den Lkw-Transport erheblich zu reduzieren. Für die Traktion der Güterwaggons verfügt die RFH-Hafenbahn über drei leistungsstarke Rangierloks.

Zuletzt hatte das Planungsbüro Ramboll im Auftrag des RFH geprüft, ob es im Gleisbereich der Wagenübergabestelle (Wüst) an der Straße Am Fischereihafen möglich wäre, zusätzlich zu den vorhandenen drei Gleisen ein viertes anzulegen. Hintergrund der Machbarkeitsstudie ist es, im Wüst-Bereich die Kapazitäten zum Abstellen von Waggons zu erweitern. Bis dato können keine Ganzzüge auf einem Gleis komplett geparkt werden. Sie müssen getrennt werden, was zusätzliches Rangieren erfordert. Ein viertes Gleis würde die Situation entspannen. Ramboll kam zum Ergebnis, ein viertes Gleis wäre von Vorteil und machbar. ■schw

ANZEIGE

SCHWERLAST LEICHT GEMACHT – ROSTOCK VERBINDET

3. Schwerlastsymposium
am 07. & 08.10.2025



Opening new horizons



Aktuelle Trends & Herausforderungen der Schwergutlogistik –

Mit Vorträgen u. a. von:

Autobahn GmbH | Mammoet | DB Cargo | BSK e.V. |
ENERCON LOGISTICS | SAL Engineering | Stange u. a.

Anmeldung

